

**L**os aeropuertos ¿tienen imagen propia? Desde la forma de aeroplano que Casto Fernández Shaw daba a su proyecto del aeropuerto de Barajas, en el curso de los años treinta, hasta las terminales de Saarinen en la TWA de Nueva York y en el Foster Dulles, en los años sesenta, y acabando incluso en la reciente terminal londinense de Standsted, de Foster Associates, los aeropuertos parecen haber buscado a menudo su propia imagen, su "carácter", sin que se pueda decir que lo hayan conseguido, en realidad, y teniendo que conformarse a la posture con que una cierta condición horizontal y extensiva, la imagen de la torre de control, la de los *fingers* de acceso a los aviones, y hasta los propios aparatos, hayan prestado a los edificios de las terminales una capacidad de comunicación que la arquitectura no ofrecía las más de las veces con demasiada claridad.

Moneo, al menos, parece en Sevilla haberlo pensado así, renunciando a una imagen propia que el aeropuerto no ofrece. Desde el avión, un sobrio pórtico continuo de indefinida cadencia, con cierto sabor al Ayuntamiento de Logroño, exhibe los "fingers" como mejor símbolo. Desde fuera, largas paredes amarillas reciben una vía elevada de circulación, que hace ver que allí se llega en coche. Desde algunos puntos, sin embargo, un gran volumen se ofrece, pétreo y dorado, con cubiertas azuladas y repetidas: un extraño e inesperado palacio, simultáneamente antiguo y nuevo. Es el aeropuerto: el nuevo aeropuerto de Sevilla 92. Por su aspecto no se diría, y acaso éste sea su más inmediato atractivo.

Si llegamos desde la ciudad, la edificación recibe al coche, alojándolo dentro de sí al integrar los aparcamientos y los recorridos viarios formando una misma construcción, solidaria con la principal, y tan abierta como cerrada es aquélla. Casi un jardín andaluz, nos conduce hacia adentro sin incertidumbre.

El aeropuerto, longitudinal y organizado según líneas paralelas de recorridos peatonales, rodados y de servicios, se concibe funcionalmente como una máquina de distribución,

## EL AEROPUERTO DE SEVILLA, UN INESPERADO PALACIO

El aeropuerto por el que millones de visitantes entrarán a la España del 92 vía la Expo no será aerodinámico, ni organicista ni siquiera hipertecnológico; será —es— un sorprendente y sobrio volumen de exteriores amarillos y azules que, como un palacio islámico, se cierra en sí mismo sin revelar su verdadero carácter.

Texto: ANTON CAPITEL

un eficiente contenedor de itinerarios. La inclusión en él del tránsito rodado, y hasta de su almacenamiento en el aparcamiento, entendiendo el hecho del aeropuerto como un todo arquitectónico, le caracteriza.

La arquitectura exterior es, como se ha dicho, muy simple: algunos huecos en paredes amarillas, que la habilidad del proyectista ha construido con bloque de hormigón, y cuya buena imagen los acerca, casi, a un aplacado de piedra de Salamanca, sin que finjan serlo ni lo necesiten. Tan sólo distintos elementos de hormigón pintado y la vidriada y azulada teja los acompañan, prometiendo esta última, a través de las repetidas cubiertas altas, un interior singular, cuya naturaleza queda, sin embargo, exteriormente negada. El volumen, amarillo y azul, brilla en sus elegantes y sobrias masas bajo el cegador sol de Sevilla.

La sencillez y belleza de las diferentes estructuras de hormigón armado empleadas en su construcción, simples unas y más complejas otras, constituye su naturaleza interior más sistemática, grafando los techos con su bella sinceridad inmediata y exhibiendo a veces los grandes pilares en forma de hongo —aquí más esbeltos que en Atocha— y de un sabor tan racionalista como aaltiano. Desde los pulcros pasillos blanquiazules, y a través así de interiores que demuestran que la elegancia y el orden funcional son compatibles —y que pue-

den lograrse sin muchos gastos—, se accede a la gran sala de facturaciones, espectáculo espacial sólo muy tenuemente prometido con anterioridad y que se presenta ante el espectador de modo sorprendente.

### Un algo de mezquita

El edificio tiene así, en el concepto, algo de mezquita, como si se hubiera querido combatir un tópico —la condición regionalista— al usarlo sin tratarlo tópicamente. Pero tiene algo de mezquita sobre todo por su condición exteriormente opaca y extensiva, horizontal, que contiene un interior singular, que es levemente prometido por el exterior, aunque no revelado. Y tiene algo de mezquita también en la condición aditiva, no articulada, de la arquitectura: la sala principal, de dos tramos de ancho, con una fila de soportes en el medio, es una lonja, no un basílica.

El espacio de esta sala, como los espacios islámicos, es sencillo en su configuración, aunque de resultados espectaculares. No hay en él superficies muy complejas, como en el espacio tardo-romano, o como en el organicismo a lo Saarinen: el hormigón no se utiliza dejándose llevar por la facilidad de construir formas complicadas, sino por sus cualidades simples, de apejar grandes muros con arcos y sobre pequeños soportes, olvidados de la preocupación de estabilidad que afectaba a las fábricas antiguas cuando realizaron cosas

semejantes.

En una operación constructiva bastante sencilla, gruesos soportes de hormigón, que, a la manera islámica, hacen crecer su base por medio de los capiteles hasta llegar a la forma cuadrada, generan cuatro arcos que se repiten de dos tramos en fondo. Lucernarios en los centros de los techos de bóveda esférica completan el espacio, y grandes ventanas terminales iluminan los extremos. Tal la sala, gris, azul y blanca, que no recuerda finalmente a una mezquita, sino que se alinea, más bien, con las imágenes civiles de las grandes estaciones, buscando —aquí sí— su carácter. Es, a mi entender, muy lograda, e incorpora con naturalidad la profusión de señales que un aeropuerto significa.

Así, con esta obra, la arquitectura de Rafael Moneo sorprenderá, una vez más, a muchos, pues no sólo deja de lado tópicos y convenciones usuales, sino que demuestra asimismo el poco interés por atarse a una manera propia, a un modo personal, unívoco, de hacer arquitectura, aunque éste también lo sea. Para Moneo el tema y el lugar son ocasiones únicas, individuales, en las que no caben apenas fórmulas o maneras. Su obra se enriquece así con la diversidad de enfoques, aun cuando un sobrio y culto acento personal las unifique.

Pero nadie hubiera pensado hace años que un arquitecto tan singular como Rafael Moneo, conocido por su sólida cultura y su dedicación académica, fuera a ocuparse también de obras tan prosaicas y tan erizadas de dificultades como son las de infraestructuras del transporte, esto es, la estación de Atocha y el aeropuerto de Sevilla. Obras desagradecidas en todos los aspectos, de gran inversión y tamaño, con muchos problemas, poco dinero para arquitectura y un sinnúmero de disgustos. Como arquitecto y como amigo, no sé si alegrarme: ¿merecen a Moneo tales cosas?

Como ciudadano, sin embargo, estoy contento y aplaudo la habilidad oficial en conseguirle para ello. Que tales edificios sean como son es en buena parte de lo mejor que ha ocurrido en la arquitectura pública española en mucho tiempo. La sociedad está con ello de enhorabuena.